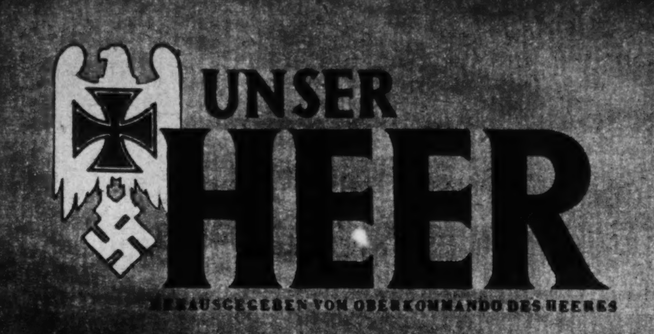


2. JAHRGANG · FOLGE 24
BERLIN, 2. NOVEMBERHEFT 1943

EIN SPÄHTRUPP

Aufnahme: Uffz. Henisch

DAMIT EIN EREIGNIS GRÖSSE HABE, MUSS ZWEIERLEI ZUSAMMENKOMMEN: DER GROSSE SINN DERER, DIE ES VOLLBRINGEN, UND DER GROSSE SINN DERER, DIE ES ERLEBEN

NIETZSCHE

LOB DER GELASSENHEIT

DEUTSCHE DICHTER SCHREIBEN AN FRONTSOLDATEN (XII)

Über Karl Springenschmid braucht man dem deutschen Soldaten nicht viel zu sagen. Er ist selbst Soldat und spricht die Sprache des Soldaten wie nur wenige deutsche Dichter. Schon im Weltkrieg war er dabei: in den Dolomiten und an den anderen Fronten Südtirols. In diesem Kriege stand Hauptmann Springenschmid als Gebirgsjäger in Norwegen. Seine PK-Berichte vom Eismeer und aus Karelien sind die Zeugnisse späterer Einsätze. Und seine Bücher? Sind ebenso bekannt, vor allem seine herrlichen Geschichten aus dem Tiroler Volksleben („Da lacht Tirol" und „Ein Tiroler geht nicht unter"). Springenschmid gehört zum Jahrgang 97, er steht also mitten in seinem dichterischen Schaffen, das uns noch vieles erwarten läßt

Franzl! Zum Teufel Deinen Brief! Jede Zeile geladen mit Ungeduld, drei Seiten voll wüster Schießerei und der Schluß eine geballte Ladung: „Dieses verdammte Warten!" Gemach, mein Lieber, Verdamm' nicht, was Dir zuletzt doch noch zum Segen gerät.

„. . . und wenn ich die Zeit, die ich als Soldat hier völlig nutzlos, sinnlos, zwecklos verwarten muß, diese kostbare Zeit, in meinem Zivilberuf . . ."

Stop! Da also liegt der Hund begraben!

Du bist eben, wenn Du so sprichst, trotz der sichtbaren Zeichen Deiner Tapferkeit, nur ein „uniformierter Zivilist"; denn der wirkliche Soldat kann warten. Warten macht wie Schießen erst den Soldaten richtig. Nur wer warten kann, kann auch schießen; denn nicht aus der Hast, aus der tiefsten Gelassenheit kommt der beste Schuß.

„. . . . es könnte doch alles viel rascher geschehen. Es geht doch sonst alles bei der Wehrmacht so prompt. Der ganze Krieg" — diese Weisheit hat gerade noch gefehlt! — „wäre vielleicht schon zu End', wenn wir weniger gewartet und mehr gekämpft hätten; denn . . ."

Aus!

Ich sehe schon: Ich muß Dir doch jene „H. D. V. des Wartens" schreiben, die für junge Soldaten mit ziviler Ungeduld die wichtigste aller H. D. V.en ist.

Vor allem merk' Dir: Der Soldat, ich mein' jetzt, der wirkliche, wartet nie auf etwas, sondern für etwas, nämlich für sich selbst. Warten ist ein militärischer Zustand, der seinen Sinn ganz in sich selbst trägt. Warten, um des Wartens willen — darauf kommt es an.

Ich kenne das: Vorne an der Straße, ganz weit, für die Kompanie nicht abzusehen, ist eine Stockung, weiß der Teufel, was da los ist. Der Schädel fährt im eintönigen Marschieren — rums! — an das Eßgeschirr des Vordermannes. Alles steht und wartet. Die Jungen heben sogleich die Köpfe: „Was stehen wir hier?", „Was warten wir hier?" und ein dritter: „Muß das sein?" und Du, als vierter: „Verdammtes Warten!" Die Alten aber? Sie sagen nichts. Sie hauen sich nebenan ins Gras und warten, warten mit Genuß.

Ja, warten will eben auch gelernt sein!

Regel eins: Schau niemals auf die Uhr!

Was soll sie Dir schon helfen? Zeit? Ach, welch eine lächerliche Sache in einem so langen Krieg! Was bedeutet da schon eine Stunde, was ein Tag? Gar nichts, rein gar nichts! Nur wer die Zeit verachten lernt, dem vergeht die Zeit auch wirklich. Das eine ist sicher: Je öfter Du auf die Uhr schaust, desto länger dauert der ganze Krieg. Drum: Solltest Du etwa gar keine Uhr mehr haben — wein' ihr nicht nach! Freu' Dich, daß Du sie los hast. (Für den Urlaub leih ich Dir meine, damit Dir die Zeit dann doppelt so lang wird!)

Regel zwei: Mach Dir's bequem!

Wer weiß, wie lang das Warten dauert? Also richte Dich so ein, als würdest Du bis zum Ende des Krieges auf dieser verlassenen Landstraße unter dieser dürren, langweiligen Pappel stehenbleiben müssen. Schalte alles, was Dich vorher noch beschäftigt hat, die Lage im allgemeinen, die Lage der Kompanie im besonderen, Deinen persönlichen Zustand, den Deiner Braut usw., völlig aus und warte ruhig und gelassen in Dich hinein. Dann bist Du jedenfalls auf das, was nach dem Warten kommt, am besten vorbereitet.

Regel drei: Schlaf!

Mit Schlafen, das ist eine alte Wahrheit, ist schon manche Schlacht gewonnen worden. Wer weiß, wenn Napoleon nicht nach der Schlacht bei Aspern 48 Stunden lang geschlafen hätte, ob er dann bei Wagram so munter gewesen wäre. Der Schlaf bringt Frieden (wenn Du nicht gerade von Brisanzgranaten träumst). Der Schlaf ist Warten in höchster Vollendung.

Regel vier: Glaube den Sprüchen!

Jeder Soldat kennt sie. Vor allem den berühmten Vers: „Die Hälfte seines Lebens wartet der Soldat vergebens", mit der notwendigen Ergänzung: „Auch die andere halbe Zeit ist zu warten er bereit!"

Oder den Befehl: „Der Soldat muß sich beeilen, daß er zum Warten zurecht kommt!" Solche und andere Sprüche sammle, mein Lieber! Sie sind ein Trost für geplagte Seelen!

Ich habe immer gemeint: Richtig warten kann nur der Infanterist! Danebengeschossen! Da bin ich einmal droben am Eismeer auf einen Flugplatz gekommen. Es ist für einen Gebirgsjäger schon etwas Seltsames, wenn er so unter die Flieger gerät. Ich hatte da in meiner Phantasie so ganz mächtige Vorstellungen hingebaut, wie es wohl die Flieger so treiben mögen, den ganzen Tag, ein toller Betrieb! Und nun sah ich, zu meinem Staunen, breit in Liegestühle hingegossen, die Flieger sich sonnen, nicht anders, als lägen sie irgendwo auf einer Hotelterrasse in Garmisch oder Kitzbühel, wenn mittags die Sonne von den Schneegipfeln herunterbrennt. Zarah Leander sang aus allen Lautsprechern. Ein chinesischer Seidenpinsch kläffte dazu. Also schon ein gepflegtes, gewissermaßen ein leicht überzüchtetes Warten. Plötzlich aber verschlug es der guten Zarah die Stimme. Zahlen gurgelten aus den Lautsprechern, und dieselben Männer, die eben noch hingeschmolzen in tiefster Gelassenheit in den Polstern lagen, fegten mit Sekundeneile in ihre Maschinen, und ehe noch der Pinsch richtig auf seinen vier Beinen stand, waren sie schon droben hoch in den Wolken. Da wußte ich: Je unvermittelter der Einsatz, desto tiefer muß die Ruhe sein.

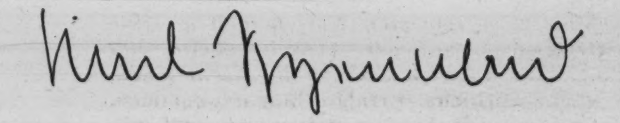
Ruhe, Gelassenheit! Das haben wir von den Finnen gelernt. Was sie sich zu sagen haben, das haben sie sich schon voriges Jahr gesagt. Was sollen sie also heuer noch viel reden? Stundenlang, tagelang schweigen sie sich mit unsern Gebirgsjägern zusammen aus, und fangen diese zu reden an, so beginnen die Finnen — zu schnitzen. Ein Sprichwort haben die Finnen: „Der liebe Gott hat den Menschen die Zeit geschenkt, aber von Eile hat er nichts gesagt!" Ein treffliches Wort, mein Lieber!

Berlin, Bahnhof Friedrichstraße! Dieses verrückte Bergwerk voll toll gewordener Menschen, die alle der Zeit nachrennen, die sie verloren haben. Mitten drunter — Fronturlauber! Wie sie gehen, wie sie warten, was sie tun, alles voll göttlicher Ruhe, ein Urbild der Gelassenheit! (So kostbar gerade im Urlaub auch die Zeit ist!) Welch eine andre Welt! Lerne davon!

Wenn einmal, ohne auf die Uhr zu sehen, der Krieg zu Ende ist (und einmal ist bisher noch jeder Krieg zu Ende gegangen!), dann haben wir ihn gewonnen, weil wir warten konnten.

Also, mein Lieber: Nicht dein „verdammtes Warten!", vielmehr mein „Lob der Gelassenheit!"

In diesem Sinne wartet Dein





Das Zeitalter der schnellfeuernden Waffen, der Panzer und Flugzeuge bedeutete das Ende jener großen Reitereinheiten, die einstmals schlachtentscheidende Bedeutung hatten. Der alte Reitergeist lebt heute in erster Linie in den Einheiten unserer Panzer- und Panzergrenadierdivisionen. Die schwierigen Geländeverhältnisse im Osten haben jedoch bewirkt, daß das Pferd seine Rolle noch keineswegs ausgespielt hat, und gezeigt, daß es befähigt ist, kleinere, rasch bewegliche Einheiten ohne Rücksicht auf die Straßenverhältnisse an Brennpunkte des Kampfes zu werfen. So sind wieder Kavallerieeinheiten entstanden, die sich in Wahrung ihrer großen Tradition bereits in den Kämpfen dieses Sommers bewährten. Oberleutnant Köhler, Schwadronschef in einem Kavallerieregiment, berichtet von den Kämpfen seiner Einheit im Raume von Karetschew, wo es galt, eine Bahnlinie, eine Brücke und eine Rollbahn so lange zu halten, bis die Absetzbewegungen planmäßig durchgeführt waren.

Der junge, mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz ausgezeichnete Kommandeur eines in der Aufstellung begriffenen Kavallerieregimentes traf gerade zur rechten Zeit am Brennpunkt des Geschehens ein, um die zunächst drei, später fünf Reiterschwadronen seines Regiments, die ihre Aufstellung nahezu abgeschlossen hatten, mit schnell zusammengerafften Sicherungsverbänden zu einer Kampfgruppe zu vereinen und mit diesen Kräften einen behelfsmäßigen Brückenkopf um Eisenbahn, Brücke und damit um die weiter rückwärts liegende Rollbahn zu legen. Dieser Brückenkopf bestand aus einzelnen, stützpunktartigen Verteidigungen, Sicherungslinien und größeren Strecken, die überhaupt nicht besetzt, sondern nur durch berittene Spähtrupps überwacht werden konnten. Auf der Feindseite stand zunächst die erste Moskauer Gardedivision zum Angriff bereit.

Es muß ein erlösendes Gefühl für die schwachen Sicherungskräfte gewesen sein, als am Spätnachmittag jenes Tages, da sich der Feind mit starken Kräften beiderseits der Bahnlinie nördlich Tereben bereitstellte, die erste der Reiterschwadronen nach einem fast pausenlosen Ritt von 150 Kilometer verdreckt und verschwitzt eintraf und noch augenblicklich zum Angriff auf vorgeschobene Stellungen des Gegners an der Eisenbahn bei Tereben angesetzt wurde. Es ist eine alte Tatsache, daß abgesessene Reiter stets das Bedürfnis haben, sich die Beine zu vertreten. Dementsprechend war auch das Tempo und der Schwung des Angriffs. Der Gegner wurde in kurzer Zeit überlaufen, und die Schwadron hatte dadurch Bewegungsfreiheit, um sich günstige Verteidigungsstellungen an der Bahn aussuchen zu können.

Gegen Abend waren noch zwei weitere Schwadronen eingetroffen. Sie hatten dieselbe hohe Marschleistung innerhalb von 24 Stunden hinter sich und waren, ungeachtet der stellenweise durch Nachschubverbände sowie Truppenverschiebungen entstandenen Verkehrsschwierigkeiten auf der Rollbahn, auf Nebenwegen und zum Teil querfeldein in größter Eile zum Ziel geritten. Tieffliegerangriffe konnten trotz häufiger Versuche keinerlei Erfolge erzielen.

Die eine der beiden Schwadronen bezog Stellungen zwischen Tereben und der Krasnoje-Brücke,

Reiterschwadronen GEGEN Sowjetdivisionen

VON OBERLEUTNANT KÖHLER

die andere wurde die ganze Nacht hindurch bei hellem Mondschein zur Aufklärung angesetzt.

Der Kampfgruppenkommandeur, immer nur gewohnt, das Moment der Überraschung ausschließlich auf seiner Seite zu wissen, besaß bereits bei Anbruch des neuen Tages ein genaues Bild über den Feind. Aufklärung und erbeutete Karten bildeten die sicheren Unterlagen. Des Kommandeurs Beurteilung der Lage mag wohl etwa folgendermaßen ausgesehen haben:

„Sollte der Gegner in den Besitz der Brücke gelangen, so vermag er einmal den weiter entfernten linken Nachbarn vom Rücken her zu fassen und außerdem nahezu ungehindert in eigenes Hinterland vorzudringen. Der Besitz der Eisenbahnlinie durch den Feind gibt ihm zugleich den Weg auf die Rollbahn frei und damit die ungehinderte Möglichkeit, den weiter entfernten rechten Nachbarn in der linken Flanke zu bedrohen.

Der Feind besitzt vorläufig nur Divisionsstärke. Eigene Luftaufklärung und erbeutete Aufmarschpläne lassen unzweideutig in wenigen Tagen das Eintreffen weiterer Divisionen erkennen.

Die eigenen Kräfte, schon jetzt um ein Vielfaches unterlegen, außerdem nach keiner Seite hin angelehnt, sind nur für eine begrenzte Zeit in der Lage, diesen Brückenkopf von rund 15 Kilometern zu halten. Jeder Tag aber, der durch das Halten dieser Linie gewonnen wird, ist unersetzlich, da vorläufig mit Zuführung von Entlastungskräften nicht gerechnet werden kann.

Es kommt also darauf an, daß der Gegner durch überraschende eigene Angriffe über die wirkliche Stärke getäuscht wird und hierbei fortgesetzt größere Verluste an Menschen und Waffen erleidet. Die Reiter, jetzt noch irgendwo in der Widerstandslinie mit eingesetzt, im nächsten Augenblick zu Pferde um mehrere Kilometer vorgeschoben, müssen überall sein, zeitlich und geländemäßig unbeschwert." — Entsprechend diesen Überlegungen trifft der Kommandeur seine Entschlüsse.

Während im Norden des Brückenkopfes stärkere Stoßtrupps des Feindes vorfühlen, die entweder abgewiesen oder vernichtet werden, muß das große Dorf Kudrjawez vorübergehend infolge überwältigenden Feinddrucks aufgegeben werden.

Der acht Kilometer südlich Tereben gelegene Ort Buki ist bisher noch nicht erkundet. Eine Schwadron, mit der Aufklärung des gesamten südlichen Gebietes beauftragt, meldet gegen Abend: „Stärkerer Feind in und um Buki. Schwadron greift an." Dieser Gegner in Bataillonsstärke wird nach mehrstündigem Kampf mit erheblichen Verlusten für den Feind aus dem Ort hinausgedrückt und vereinigt sich mit den Kräften in Kudrjawez.

Dieselbe Schwadron steht am frühen Morgen des nächsten Tages in Tereben zu einem weiteren Angriff bereit. Die Schwadronen haben Befehl, unter Führung ihres Abteilungskommandeurs Kudrjawez von Süden und Westen anzugreifen, zu nehmen und zu halten.

Der Kampfgruppenkommandeur selbst riegelt Kudrjawez von Norden her mit schwachen Kräften ab. Die Bereitstellung der Schwadronen droht durch gutliegendes Artillerie- und Granatwerferfeuer zerschlagen zu werden, läuft aber gerade im richtigen Augenblick in einen Angriff, der in schmaler, tiefer Form zunächst nur auf beiden Flügeln in voller Fahrt vorwärtsgetragen wird, aus. Die Schwadron rechts bleibt für kurze Zeit im direkten Beschuß von vier 12,2-cm-Geschützen liegen, wird dann aber durch ihren Chef zum Sturm auf diese Batterie fortgerissen und nimmt sie. Für den Feind, von Süden und Westen her stark bedrängt, im Norden festgehalten und von Südosten nunmehr in voller Fahrt angegriffen, gibt es nun kein Halten mehr. Er verläßt in wilder Flucht das Dorf nach Nordosten, um gleich darauf in dem dichten Wald unterzutauchen.

Der Gegner hat inzwischen eine zweite Division herangeführt. Eine Schwadron ist bereits wieder im Sattel und reitet zur Aufklärung in alle Himmelsrichtungen. Jede Aufklärung aus der Luft versagt bei der Dichte der Wälder, Erkundungsergebnisse zu Fuß kommen viel zu spät, und für motorisierte Fahrzeuge sind nur einzelne, sehr begrenzte Geländeteile passierbar. Im Laufe der Mittagszeit wird Buki von einer Schwadron besetzt. Da das Dorf von dichtem Wald umschlossen ist, so daß der Feind bei der schwachen Besetzung überraschend in den Ort einbrechen kann, sind an mehreren gut übersichtlichen Geländestellen des weiteren Umkreises berittene Spähtrupps als Vorwarner eingesetzt. Damit hat der Brückenkopf seine größte Ausdehnung erfahren. Die Wege von Tereben nach Kudrjawez und von dort nach Buki sind Niemandsland.

Reiterspähtrupps, die überall umherkreuzen oder auf der Lauer liegen, melden am Nachmittag, daß der Feind in Stärke etwa eines Bataillons zwischen Kudrjawez und Tereben durchmarschiert, um in schnellem Vorgehen die Bahnlinie mehrere Kilometer südlich Tereben zu erreichen und sich wahrscheinlich dort festzusetzen.

Als kurz darauf eine heftige Schießerei rückwärtiger Trosse mit dem durchstoßenden Feind hörbar wird, ist der Kampfgruppenkommandeur bereits mit einer aus den Stellungen um Kudrjawez und einer bei Tereben herausgerissenen Schwadron unterwegs, um des Gegners Vorhaben zunichte zu machen. Überraschend bricht er an der Spitze beider Schwadronen im Sturm flankierend von Norden her in den Gegner ein und zerreißt diesen in zwei Teile. In härtestem Wald- und Nahkampf gelingt es, das Bataillon zunächst schrittweise, dann in voller Fahrt aus dem Walde bis weit über den Weg Kudrjawez—Tereben hinauszuwerfen.

Die Schwadronen beziehen in größter Eile wieder ihre verwaisten, solange durch Pendelspähtrupps gehaltenen Stellungen, denn es gilt bereits wieder, einen stärkeren, mit Artillerieunterstützung vorgetragenen Angriff des Feindes abzuwehren.

Eine weitere und damit dritte Division ist mit ersten Teilen und allgemeiner Stoßrichtung auf die Krasnoje-Brücke gemeldet. Feindliches Artillerie- und Granatwerferfeuer nehmen immer mehr an Heftigkeit zu. Tereben und Kudrjawez brennen an mehreren Stellen.

In den Vormittagsstunden des folgenden Tages wird die Schwadron aus Buki alarmiert. Sie soll in erhöhter Gangart die Linie Tereben—Brücke erreichen, um hier den an mehreren Stellen durchgebrochenen Feind zurückzuwerfen. Auf Waldpfaden entlang jagen die Reiter, mehrere Bachläufe und Sumpfstellen überwindend, die acht Kilometer lange Strecke, ohne sich hier um feindliche Spähtrupps, die überraschend aus Dickungen und Bäumen das Feuer eröffnen, kümmern zu können.

Die Schwadron trifft kurze Zeit später am befohlenen Ziel ein, sitzt zum Kampf ab und tritt augenblicklich an drei verschiedenen Stellen zugleich zum Gegenstoß an. Alle Einbruchsstellen werden im Laufe der Mittagszeit abgeriegelt und der Gegner wird, zum Teil unter größeren Verlusten, weit über die eigenen Linien zurückgeworfen. Tobender Gefechtslärm in der Gegend von Tereben und Kudrjawez läßt erkennen, daß auch hier der Feind immer wieder mit starken, massiert eingesetzten Kräften eine Entscheidung zu erzwingen versucht. Mit einem unvorstellbaren hohen Einsatz an schweren Waffen setzt er seine Angriffsversuche an der ganzen Breite des Brückenkopfes fort, ohne bis in die Nacht hinein über kleine, örtliche Erfolge hinauszukommen. Vier Divisionen des Feindes stellen sich im Laufe



Zeichnung: Uffz. Bernd Markowsky

des nächsten Tages in tiefer, schmaler Front nochmals zum Angriff bereit.

Als die schweren Waffen des Feindes zwei Stunden lang gesprochen, als zahlreiche Schlachtflieger des Gegners dort, wo kein Wald war, gewirkt haben, und als sich dichter, stickender Qualm, der jede Sicht und jedes Atmen fast unmöglich machte, über die eigenen Stellungen hinwegschiebt, da ist für den Feind der Augenblick gekommen, mit unglaublichen Menschenmassen, schreiend und wie im Rausch hervorzubrechen wie eine alles mitreißende Walze.

Die Stellungen der empfindlich geschwächten Kampfgruppe werden nach mehrstündigem Ringen an vier Stellen zugleich von starken Kräften des Feindes durchbrochen.

Trotzdem die drei eigenen Batterien mit bester Wirkung, zum Teil mitten in die in dichten Pulks vorbrechenden Sowjets hineinschlagend, Sperrfeuer schießen, trotzdem die ihre letzten Granaten verschießenden eigenen Granatwerfer immer im Ziel liegen und trotzdem Schnellfeuerwaffen und Handgranaten dem Feind hohe Verluste beibringen, spielen bei ihm doch diese Ausfälle keine Rolle, weil er immer wieder über seine liegenbleibenden Teile hinweg neue Massen heranzuführen in der Lage ist. Und dennoch haben Gegenstöße, die die Reiter und Grenadiere immer wieder führen, an mehreren Stellen Erfolg.

Erst als nach mehrstündigem härtestem Ringen die Munition nahezu verbraucht ist — die Batterien und Granatwerfer, auch sehr viele Maschinengewehre haben sich restlos verschossen —, werden die Kräfte aus Tereben, Kudrjawez und westlich Tereben auf eine neue, wenige Kilometer rückwärts liegende Linie zurückgenommen. Der Feind drängt überall scharf nach. Bisher war es ihm gelungen, westlich Tereben, an der Bahn und zwischen Tereben und Kudrjawez in mindestens Regimentsstärke durchzubrechen.

Jetzt trifft durch Melder auch für die letzte Schwadron und den letzten Zug Infanterie der Befehl ein, sich abzusetzen. Die Brücke soll vorher gesprengt werden.

Nach rechts und nach links ist schon keine Verbindung mehr vorhanden. Der Befehl an den Brückenkommandanten muß unter allen Umständen durchkommen. Es ist ein erhebendes Schauspiel, als ein Schwadronstruppmelder, aus der Deckung herausjagend, im wildesten Renngalopp, tief neben den Hals des Pferdes gebeugt, durch die mit lautem „Urräh" in dichten Klumpen über den Weg vorstürmenden und aus allen Rohren nach ihm schießenden Sowjets hindurchreitet, nach 1000 Metern trotz schwerer Verwundung sein Ziel erreicht und den Befehl zur Sprengung dieser alles entscheidenden Brücke herausbrüllen kann. Sein Pferd bricht tot zusammen.

Der Kampfgruppenkommandeur entschließt sich, die eigenen Linien zurückzunehmen. Er beschränkt sich darauf, die Eisenbahnlinie einschließlich des Bahnhofes Resseta zu halten.

Es vergeht kein Tag ohne zum Teil erbitterte sowjetische Angriffe.

Die Reiterschwadronen unter Führung ihres Abteilungskommandeurs kommen an einem Vormittag dem Angriff mehrerer Sowjetbataillone zuvor, indem sie selbst in unerhörtem Schwunge gegen diese Übermacht antreten und den Gegner bereits in seiner Bereitstellung zerschlagen. Der Feind hat hohe blutige Verluste, verliert eine Anzahl Gefangene und zahlreiche schwere und leichte Waffen. Die Reiterschwadronen, immer wieder zur Aufklärung angesetzt, melden, daß feindliche Kräfte von Nordosten her auf den Bahnhof Resseta vorstoßen. Die Schwadronen werden in höchster Eile hierhin geworfen und können in letzter Minute dieses Vorhaben vereiteln, können jedoch nicht verhindern, daß sich der Gegner mehrere Kilometer weiter ostwärts an der Rollbahn festsetzt, da sie zum Teil sofort zurückbeordert werden müssen, um inzwischen im ostwärtigen Gebiet des Brückenkopfes entstandene Einbrüche abzuriegeln.

Nach Wochen dieser in ähnlicher Weise verlaufenden, bis aufs Äußerste aufreibenden Kampfführung treffen frei gewordene deutsche Kräfte zur Entlastung ein.

Es ist das unumstrittene Verdienst der Reiterschwadronen, die mit verblüffender Beweglichkeit überall waren und überall im richtigen Augenblick entscheidend eingreifen konnten, daß der Kampfgruppenkommandeur als Führer des geschilderten Unternehmens und zugleich Regimentskommandeur dieser Reiter eine derart aussichtslos scheinende Aufgabe dennoch mit einem schwerwiegenden Erfolg zu lösen vermochte.



Ein Soldat fährt durch das REICH

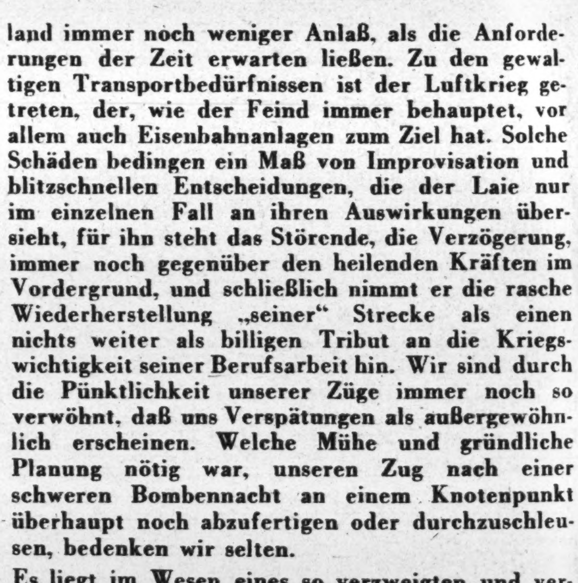


DEUTSCHE WANDERSCHAFT IM FÜNFTEN KRIEGSJAHR

Hunderte von zwingenden Gründen des Reisens hat uns die Zeit gebracht; sie fordert die Fahrt des Soldaten an seinen Frontabschnitt, sie verlangt die Abreise der Frauen, Kinder und Greise aus den bedrohten Städten; Angehörige fahren zu ihren Verwundeten in entfernten Lazaretten, viele andere reisen mit dienstlichen Aufträgen; auch die „Familienfahrten" sind, vernünftig gehandhabt, notwendig, die gelockerten menschlichen Bindungen neu mit fortwirkendem Leben zu erfüllen. Ein großer Raum muß hier aber heute vom Gewissen des einzelnen ausgefüllt werden. Die noch bestehende Freizügigkeit hängt vom wachen Verantwortungsgefühl eines jeden ab. Denn auch die Aufnahmefähigkeit der Eisenbahn hat Grenzen.

Ihre Züge sind heute wie selten zuvor Brennspiegel unseres Lebens. Ein Unsichtbarer greift hier mit unbekümmerter Hand in den lebendigen Strom hinein und bündelt in Wagen und Abteilen menschliche Schicksale: Hier richtet euch ein, seid gemeinsam gewärtig des Neuen und bescheidet euch! Flüchtig berühren sich Lebensbahnen, kleine und gleichgültige, mit den schicksalsschweren Wegen unserer Zeit, oft von Leid und Verzicht umschattet und in ungewissem Ablauf ins Tor der Zukunft mündend. Ein Zug ist wie ein aufgeschlagenes Buch; freilich sind nicht alle Seiten gleich deutlich und mit den gleichen Augen lesbar. Die einem das Lesen leicht machen, sind nur selten die wirklich vom großen und schweren Schicksal ergriffenen Menschen, sie sind oft genug nur Durchgang und Sprachrohr, und weil sie Eigenes nicht wahrhaft zu beklagen haben, machen sie fremdes Leid und fremde Größe zu ihrer eigenen. Seht, möchten sie sagen, auch ich lebe in einer Zeit, in der so etwas möglich ist, in der es solche Menschen gibt! So ergehen sie sich im fremden Glanz und, seltsam genug, auch im fremden Schmerz. Daß dieser eines Tages auch ihr eigener sein könnte, macht sie vor sich selbst zu Auserwählten. Wie nun die Menschen verschieden zum Leben stehen, so verhalten sie sich auch zu den Dingen des Reisens. Es gibt Menschen, die auf dem schweren Weg zu Verwundeten oder Sterbenden sind, zur Trümmerstätte ihres Hauses und die sich trotzdem schweigend, mit einem hellen Schein in den Augen, an der unzerstörbaren Schöpfung freuen, an zartgefiederten Wolken oder an herbstlich entflammten Bäumen. Andere, die nichts zu beweinen haben und die niemand zur Reise in solcher Notwendigkeit zwingt, beklagen tönend ihr Los, weil der Zug sich vielleicht ein wenig verspätet hat.

Zum Klagen aber, das gebietet die gerechte Anerkennung zu sagen, gibt das Reisen in Deutschland immer noch weniger Anlaß, als die Anforderungen der Zeit erwarten ließen. Zu den gewaltigen Transportbedürfnissen ist der Luftkrieg getreten, der, wie der Feind immer behauptet, vor allem auch Eisenbahnanlagen zum Ziel hat. Solche Schäden bedingen ein Maß von Improvisation und blitzschnellen Entscheidungen, die der Laie nur im einzelnen Fall an ihren Auswirkungen übersieht, für ihn steht das Störende, die Verzögerung, immer noch gegenüber den heilenden Kräften im Vordergrund, und schließlich nimmt er die rasche Wiederherstellung „seiner" Strecke als einen nichts weiter als billigen Tribut an die Kriegswichtigkeit seiner Berufsarbeit hin. Wir sind durch die Pünktlichkeit unserer Züge immer noch so verwöhnt, daß uns Verspätungen als außergewöhnlich erscheinen. Welche Mühe und gründliche Planung nötig war, unseren Zug nach einer schweren Bombennacht an einem Knotenpunkt überhaupt noch abzufertigen oder durchzuschleusen, bedenken wir selten.



Es liegt im Wesen eines so verzweigten und verfeinerten Eisenbahnbetriebes, daß sich manche wichtige Einzelheit den Augen des Laien entzieht, nicht anders, als es beim Aufmarsch moderner Heere der Fall ist. Die Ansicht der Uneingeweihten stützt sich meist nur auf Äußerlichkeiten und muß es sich also gefallen lassen, als unverbindlich abgetan zu werden. Wenige vermögen den Lenkern solcher moderner Mechanismen in ihre Karten zu schauen. Wo der Einblick fehlt, ist aber Vertrauen nötig. Auch die Eisenbahn hat sich unser Vertrauen neu erworben. In der Bedrängnis des Krieges ist die Eisenbahn wieder volkstümlich geworden, hat uns nie geahnte Weiten erschlossen und die Kräfte der Heimat von neuem nutzbar gemacht. Wer im Ostwinter 1941 die erste Lokomotive im Schatten der Front unter einer sieghaft weißen Rauchfahne sah, wird das Heimatgefühl kaum vergessen können, das wie eine warme Welle des Trostes über ihn kam.

Welche Summe von Sicherheit, von wortloser Bewältigung geht in einer von Bomben verwüsteten Stadt von den Bahnhöfen aus! Durch die Trümmer ganzer Straßen, durch Spuren von Brand und Sprengstoff auch an den Bahnhofsgebäuden tritt man in Hallen ein, zu Schaltern und Sperren, wo das Leben nicht anders seinen Weg geht als zuvor. Es ist für Wandfahrpläne, für Gepäckaufbewahrung gesorgt, und auch wo das große Hallendach schadhaft ist, wird man selten im Regen stehen müssen. Die Stimme am Lautsprecher sorgt dafür, daß niemand umsonst und am falschen Platz lange zu warten braucht. Auch Zweiflern und Nerven-

schwachen offenbart sich die Ein- und Ausfahrt der Züge als ein Element unantastbarer Sicherheit, als etwas Beständiges im fieberhaften Wechsel von Leben und Untergang. Unberührt vom schweren Schicksal des einzelnen wird die Eisenbahn zum Träger von Millionen Schicksalen, die sich ihr anvertrauen. Dem wilden und meist sinn- und zwecklosen Sturm einer wartenden Menge auf den einfahrenden Zug mag das Bedürfnis zugrunde liegen, von dieser Sicherheit einen möglichst großen Teil für sich zu erobern. In Minutenfrist ist dann auch dieser Anprall erregter Menschen aufgefangen, und im Zug selbst herrscht, ob er mäßig oder übermäßig besetzt ist, Ruhe. Gang und Abteile haben die eben noch scheinbar aller Vernunft entbehrenden Massen getrennt und aufgespalten.

In Stationen wie in den Zügen selbst ist zwischen der Hilfsbereitschaft und Disziplin der meisten Reisenden immer wieder Anlaß, die Leistung der Zugführer, Schaffner und Schaffnerinnen anzuerkennen, die meist mit unermüdlicher Freundlichkeit im Gewühl ihren Dienst machen — und oftmals mehr. Wer ermißt, wie der jungen Schaffnerin zumute ist, die zum erstenmal statt des kleinen Haushalts, von dem sie träumt, ein Ungetüm von D-Zug zu betreuen hat, ausgerüstet einzig mit dem Schulwissen ihres Lehrgangs und mit einer zaghaften mütterlichen Bereitschaft, zu helfen? Was ihr an Sicherheit fehlt, will sie gern durch Freundlichkeit ersetzen. Freilich sollten sich nicht unverständige Leute gerade an sie mit der Frage nach den verwickelten Anschlüssen zu einem weitgehend unbekannten Haltepunkt an abliegenden Nebenstrecken wenden. Diese aufzusuchen, ist in den Auskunftstellen mehr Erfahrung und Ruhe vorhanden. Dafür wird man gerade bei den jungen Schaffnerinnen fast immer eine starke Substanz menschlichen Verständnisses finden. Für sie ist der Kriegsberuf weniger eine Frage strenger Gesetze und Regeln als eine Frage menschlicher Betreuung, an die sie bei aller Mühe gern etwas von ihrer seelischen Kraft zu wenden bereit sind.

Wer heute vom Osten Deutschlands nach dem Westen reist, wird, je näher er seinem Ziel kommt, immer deutlicher gewahr, daß er sich einem Frontabschnitt nähert. Wenn man aber den Westen von Norden nach Süden durchmißt, kann man zwischen den vom Luftkrieg bedrohten und mitgenommenen großen Städten immer wieder ein An- und Abschwellen sichtbarer Kriegserfahrung, des Schmerzes und der verhaltenen Tapferkeit erkennen. Schon eine Fahrtstunde und mehr wirft oft, zumal in den Tagen nach einem Angriff, das Luftkriegsgebiet seine Schatten voraus. Ernste Menschen steigen unterwegs ein, solche, die schweigend tragen, was ihnen die vergangenen Tage auferlegten, und andere, deren Leid zur Mitteilung drängt. Auch die weither Kommenden, die keine innigere Beziehung zu dieser Gegend haben, werden ernster. Wenn jene im Gespräch, in dem so viel tapfere Überwindung, aber auch so viel Stolz auf alles Bewältigte zum Ausdruck kommt — wenn sie mitten im Gespräch zum Fenster hinaussehen, tun sie es längst nicht mehr mit der leichten und oberflächlicheren Freude des Reisenden, sondern schmerzlich gespannt. Wenn der Zug langsam durch eine hart mitgenommene Vorstadt rollt, drängt sich alles zum Fenster: das Mitleid verlangt hier ebenso sein Recht wie die simple Neugier, die bei Unbeteiligten sich neben dem Mitgefühl in den Vordergrund drängt.

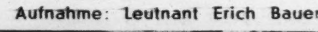
Zwischen den Trümmern aber gleitet der Zug hindurch, und auf dem Bahnhof steigen mit großer Selbstverständlichkeit Menschen aus und ein. Wenn der Angriff die Bahnanlagen in Mitleidenschaft gezogen hat und erst wenige Tage zurückliegt, gibt es Zögern und häufigen Aufenthalt vor der Bahnhofseinfahrt, zuweilen entschließt man sich zu einer Umleitung. Aber was will es schließlich besagen, wenn ein D-Zug im Westen Deutschlands nach der Durchfahrt durch vier schwer getroffene Städte schließlich drei Stunden Verspätung hat? Das ruhige Rollen und Gleiten gibt zwischen Ruinen und Flugzeugtrümmern ein Gefühl für eine starke, bewegende und doch bewahrende Kraft, die auch im Bannbezirk der zerstörenden Mächte Dauer verspricht. Für viele Kilometer Fahrt nach dem Verlassen solcher Städte schwingt ihr Schicksal noch in Gesprächen nach, da die Trümmer schon zwischen den mächtiger sich breitenden Formen der unzerstörbaren Schöpfung verschwanden. Allmählich verstummen auch sie. Viele steigen aus, den anderen teilt sich aufs neue die Heilkraft von Acker und Flur, von Bäumen und wechselndem Himmel mit. Die Schweigsamen wenden sich mit klarem Blick den Fenstern zu, die Leidgebeugten und auch die im Stolz auf Bestandenes zu langen Berichten mächtig entfachten Menschen werden stiller und schweigen.

Sieh, flüstern unhörbare Stimmen, auch dies ist Deutschland, auch dies ist Heimat, wenn du nur mit offenem Herzen kommst! Niemand braucht Begrenzung und die gestaltete Form zu entbehren, wenn er die Stadt hinter sich läßt. Denn Deutschland ist überall, wo ein Deutscher sich über den Acker beugt, wo ein heiliger Wald beginnt und ein Feldrain im Abendlicht still in den Himmel mündet.

Gefr. Alfred Haußner

„Diesmal bringe ich ihn selbst!"

meint Unteroffizier Carl Henrich, als er, durch Granatsplitter am rechten Arm verwundet und von der Ostfront kommend, durch Berlin fährt. Er übergibt uns einen Brief, der längst in unseren Händen sein sollte. Doch seine Verwundung kam dazwischen. „Das ist für lange Zeit mein letzter Bildbericht", stellt er resigniert fest, „aber dafür war's auch ein Pfundsspaß!" Und erzählt von einer Truppe, einer KdF.-Truppe versteht sich, mit dem schönen Namen: (alles Weitere nächste Seite)


Aufnahme: Leutnant Erich Bauer





Gute Laune

Ja, unter dieser Parole reisten die drei lustigen Mädel Inge, Marianne und Ruth, und wo sie hinkamen — und sie sind in diesem letzten Sommer im Osten weit nach vorn gekommen —, da machten sie diese Parole bei allen wahr, die ihnen zusahen und zuhörten. Auch beim Oberfeldwebel Schnieder und seinen Männern, der eines Tages . . . Doch nun laßt Unteroffizier Henrich der Reihe nach erzählen

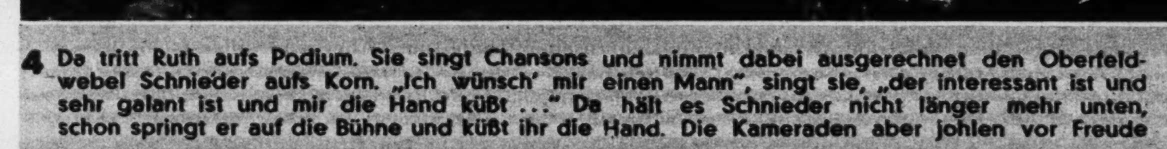
1 Ablösung! Diesmal hat sie einen besonderen Grund. Man spricht von Fronttheater und so



2 Tatsächlich, es war keine Latrine. Drei reizende Mädel begrüßen den Oberfeldwebel und seine Männer, als sie zum „Freiluft-Theater" kommen, das sogar eine richtige Bühne hat

3 „Das kann ja gut werden", denkt Schnieder und schmunzelt vor sich hin. Vor allem die kecke Marianne mit dem Akkordeon gefällt ihm. Da steckt Schwung und Schmiß drin!





4 Da tritt Ruth aufs Podium. Sie singt Chansons und nimmt dabei ausgerechnet den Oberfeldwebel Schnieder aufs Korn. „Ich wünsch' mir einen Mann", singt sie, „der interessant ist und sehr galant ist und mir die Hand küßt . . ." Da hält es Schnieder nicht länger mehr unten, schon springt er auf die Bühne und küßt ihr die Hand. Die Kameraden aber johlen vor Freude





LEUTHEN UND WIR

Am 5. Dezember 1757 siegte Friedrich der Große in der Schlacht bei Leuthen westlich Breslau gegen dreifache Übermacht des Feindes. Das zahlenmäßig unterlegene Heer der Preußen umging die feindliche Stellung und bildete die berühmte schräge Schlachtordnung. Der König machte seinen rechten Flügel stark. Bevor der Feind seine Kräfte umgruppieren konnte, wurde dessen linke Flanke angegriffen, geworfen und zerschmettert. Ziethens Husaren machten die einsetzende Flucht zur Auflösung.

Die Betrachtung aller Kriege und Schlachten nötigt uns die Frage auf, ob nicht auf die Dauer die größere Zahl der Kämpfer über die kleinere siegen muß. Fast alle großen Feldherrn haben aber mit einer Unterlegenheit der Zahl gesiegt. Die Schlachten Friedrichs des Großen sind dafür das klassische Beispiel.

Wir leben heute in einem friderizianischen Zeitalter. Damals wie heute entscheiden auf die Dauer nicht die Masse, nicht ein Aufmarsch, letzten Endes auch nicht eine schräge Schlachtordnung. Die Geschichte beweist bis auf den heutigen Tag, daß Geist, Härte und Beharrlichkeit die Kampfkraft der feindlichen Massen brechen. Den asiatischen Menschenhaufen fehlt damit die wichtigste Voraussetzung zum Endsieg. Die Feinde Deutschlands mögen auf ein zweites Marnewunder hoffen! Der Abwehrkampf im Osten aber ist ein größeres und stärkeres Wunder!

Die politische und militärische Lage Preußens vor der Schlacht bei Leuthen war nahezu hoffnungslos: Die Russen standen in Ostpreußen, die Schweden in Pommern, die Österreicher in Breslau, die Franzosen am Rhein. Das Heer hatte bei dem blutigen Angriff auf Prag seine wertvollsten Kämpfer verloren, war anschließend bei Kolin vernichtend geschlagen worden. Trotz des Sieges bei Roßbach über die Franzosen war die Stimmung der Soldaten gedrückt, da der Feind in der Heimat stand. Der Geist jedoch blieb auch jetzt noch ungebrochen. Die Hilfsquellen des Landes waren bereits im zweiten Kriegsjahr erschöpft. Es arbeiteten damals nicht 300 Millionen europäische Menschen für den Sieg des Königs.

In diesem Vergleich der unsrigen zur preußischen Lage von 1757 erinnern wir uns in ehrfürchtiger Bewunderung der Ansprache des großen Königs vor der Schlacht bei Leuthen:

„... wir müssen den Feind schlagen oder uns alle von seinen Batterien begraben lassen!"

Es wäre eine unverantwortliche Herabsetzung des preußischen Heldenkampfes, zu behaupten, der Sieg Friedrichs des Großen nach sieben Jahren sei durch den Tod der Zarin, also durch einen Glückszufall, möglich geworden. Der König wußte im Siebenjährigen Kriege ebensowenig, wo er zeitlich stand, wie wir heute. Er wußte jedoch genau wie wir, daß ein sicheres Mittel zur Niederlage führt: die Verzweiflung. Nicht durch den Tod der Zarin, nicht durch einen Glückszufall siegte Preußen, sondern dadurch, daß der König Kolin überwand, bei Leuthen zum Letzten entschlossen war, daß die Niederlagen von Hochkirch und Kunersdorf ihn nicht zusammenbrechen ließen und dadurch, daß bei Torgau die Grenadiere mit letzter Verbissenheit die feindlichen Geschütze stürmten. Der Tod der Zarin hätte ihm wenig genützt, hätte er bereits nach der Niederlage im ersten Kriegsjahr einen faulen Frieden geschlossen.

Das Ergebnis seines Heldenkampfes war Preußen als der Kern des Großdeutschen Reiches. Das Ergebnis unseres Kampfes muß das freie Großdeutsche Reich als Kern und Führung des neuen Europa sein.

Der Kampf des einzelnen Grenadiers bleibt heute wie damals unendlich hart. Das Opfer der Menschen ist heute weder geringer noch schwerer als damals. Nach dem Sieg von Leuthen sangen die Regimenter: „Nun danket alle Gott." Dieser Gott hat uns das Gesetz des Kampfes auf dieser Erde gegeben. Dem einzelnen wird aber der Sinn dieses Kampfes heute klarer, wenn er durch die Jahrhunderte zurückblickt. Es ist e i n Kampf, in dem Generationen deutscher Menschen ihr Leben opferten. Wir kämpfen heute die Schlußschlacht durch. Wir sehen einen tiefen inneren Zusammenhang zwischen dem Choral von Leuthen und dem Deutschlandlied von Langemarck.

Hauptmann Helmut Beck



5 Sie wurden viel beneidet, die drei, die ihre Feldstecher mitgebracht hatten. (Sechsfach vergrößerter Reiz!)



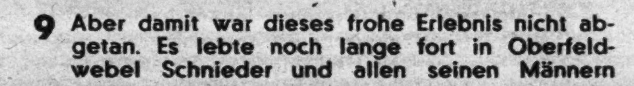
6 Parkett 2. Reihe. Sitzgelegenheit für jedermann der Gasmaskenbehälter. Erprobt, bewährt, abhärtend



7 Große Wäsche auf der Leine — da schauen alle Landser weg. Nur der Photograph konnte es sich nicht versagen, dieses einmalige Idyll hier im Bilde festzuhalten



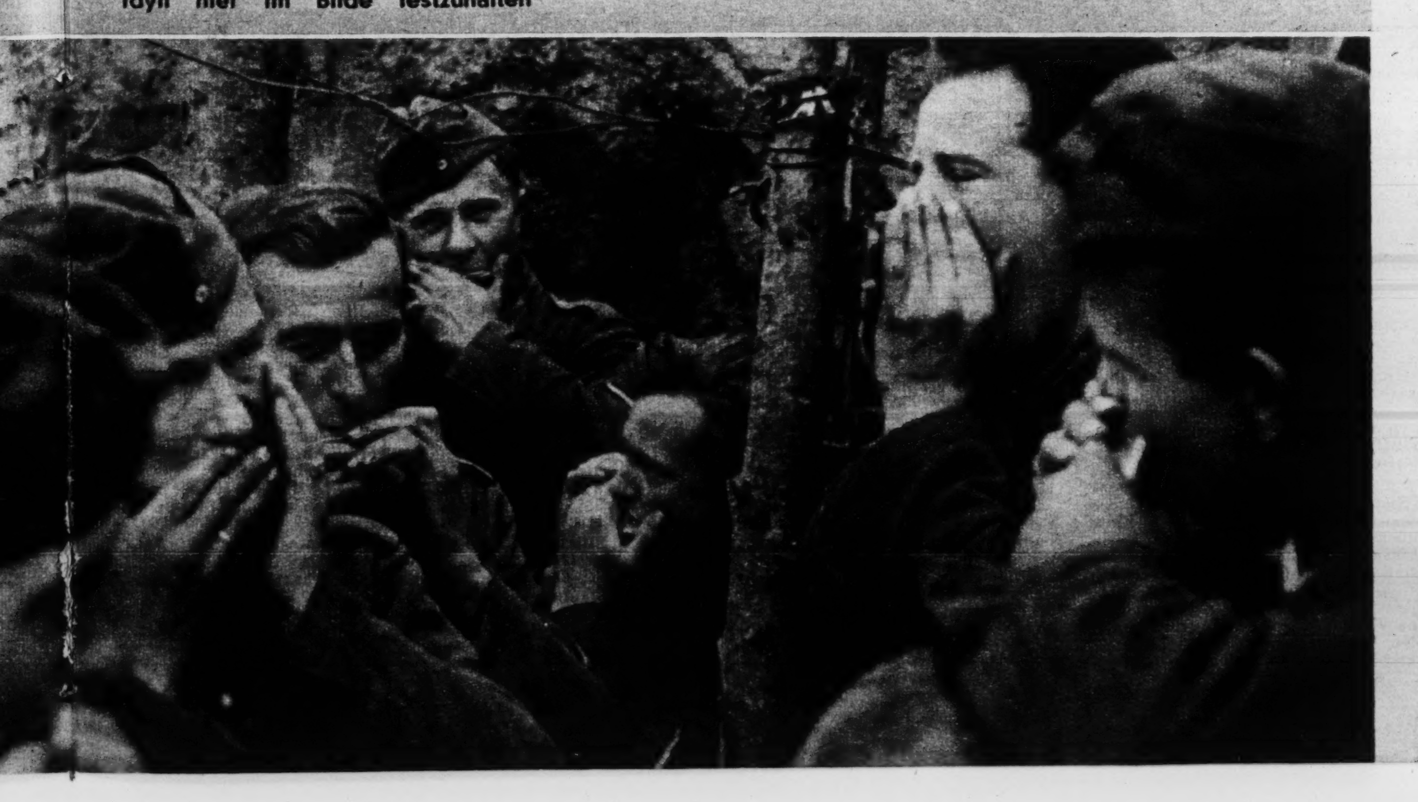
8 Die Trennungsstunde hat geschlagen. Abrücken in die Stellung. Die drei Mädel von der guten Laune nehmen Tücher schwenkend Abschied



9 Aber damit war dieses frohe Erlebnis nicht abgetan. Es lebte noch lange fort in Oberfeldwebel Schnieder und allen seinen Männern



10 Die heiteren Melodien klangen immer wieder auf und wurden zu Glanzstücken des Grabenorchesters! Wie sang doch Ruth? „Ich wünsch' mir einen Mann, der interessant ist ..."



WIE DER MENSCH DEN WEG ZUR STRASSE FAND (II)

STRASSEN DES FORTSCHRITTS

Das war vor einem Vierteljahrhundert eine der ersten neuen, überraschend schnellen und schnurgeraden Straßen: die „Luftlinie“, die erste regelmäßig beflogene Luftpoststrecke der damaligen „Mittelmächte“, die fast 2000 km weit von Wien nach Kiew führte. Auf dem Flugplatz Aspern an der Donau, als ich mit meinen Karten umständlich in das „Postflugzeug“ kletterte, pelzvermummt und wollverschalt, fragte ich, wo wir die ehemalige russische Grenze überfliegen würden. Gleich hinter Tarnopol, bedeutete man mir, und ich würde sie haarscharf auch hoch aus der Luft erkennen, den Grenzpfahl ahnen, der hier gestanden. Damals, im Mai 1918, flog man noch nicht „blind“ nach dem Kompaß oder gar mit einem automatischen Steuergerät; damals fürchtete man noch, die „Funkentelegraphie“ könnte den Benzintank entflammen, und die Funkpeilung war noch ein „Hirngespinst“. Der Pilot „hängte“ sich an eine Straße oder Eisenbahnlinie, und sein „Franz“ mußte höllisch aufpassen, daß er sie unter Nebelschwaden oder Wolkenfetzen nicht aus dem Auge verlor; wenn er sich einmal „verfranzte“, ging man tief nieder, drehte ein paar Kurven um einen Bahnhof und versuchte, den Stationsnamen „im Auge“ zu entziffern. Es gab noch gar keine „Straßen“ durch die Luft, die diesen Namen verdient hätten.

Der Straßenstumpf von Tarnopol

Aber die ehemalige russische Grenze erkannte ich auf den ersten Vogelschaublick haarscharf und genau. Wir waren von Lemberg der Straße gefolgt, die ostwärts führte nach Tarnopol; die mußte eigentlich ziemlich gerade auf Kiew vorstoßen; aber kurz hinter Tarnopol stieß sie ins Leere! Da war das weißleuchtende Band abgeschnitten wie von einer scharfen Schere: hier hatte der russische Grenzpfahl gestanden! Viele Straßen nach dem Osten endeten so, plötzlich, unvermittelt, sinnlos: eben noch Beton, Asphalt oder steinernes Pflaster, ein Pfahl und dahinter Sand, Sumpf, Wald oder Wiese. Diese Sinnlosigkeit war strategisch begründet: Rußland wollte keine durchgehenden Straßen und duldete nur die notwendigsten; es gedachte, jedem einmarschierenden Feind das gleiche Schicksal zu bereiten wie einst den Armeen Napoleons. Diese Straßenpolitik war durchaus nicht eine Erfindung des Ostens. Im Deutschland der kleinen Dutzendstaaten, noch im 18. Jahrhundert, galt es mindestens als „taktisch“ klug, die Verkehrswege nicht zu gut instand zu halten: je schlechter die Straßen, um so länger mußten sich die reisenden Fremden „im Lande“ aufhalten, um so mehr Achsen brachen, um so mehr Pferde erschöpften sich, um so mehr Fremdenzimmer wurden benutzt, um so mehr Geld wurde ausgegeben und blieb im Lande! Als dann die stählernen Straßen der Eisenbahnen den Kontinent zu erobern begannen, da mußten sie vor jeder dieser Kleinstadtgrenzen einen neuen Anlauf nehmen, um Mißtrauen und Mißgunst, Zollschranken und tausend andere Schwierigkeiten zu überwinden, denn ein Eisenbahnnetz, das schien den Fürsten und auch ihren Untertanen Zwang und Fessel, in denen ihre „Freiheit“ gefangen und erwürgt werden sollte. So gab es zunächst nur unzählige „Landes-Eisenbahnen“ innerhalb enger Grenzen, und „weitsichtigen“ Reisenden blieb nichts anderes übrig, als sich ihren „Anschlußzug“ selbst mitzunehmen, ihren Reisewagen samt Bespannung auf die Bahn zu verladen und dafür den „Tarif für Equipagen“ zu entrichten. Vor knapp hundert Jahren konnte man zwar schon in 36 Stunden von Berlin nach Amsterdam reisen; aber für die Teilstrecke von Oberhausen bis Arnheim war man auf seine eigene Equipage oder eine „Schnellpost“ angewiesen; von Berlin nach München brauchte man zwei volle Tage und mußte in Hof übernachten.

Strategie des Schienenweges

Jedoch — „der Geist, der stets verneint und doch das Gute schafft“: er verhalf Deutschland und fast ganz Europa zu einem „europäischen“ Verkehr, einem einheitlichen Eisenbahnnetz. Zunächst bedurfte es mühseliger und jahrzehntelanger hartnäckiger Arbeit auf technischem, organisatorischem und wirtschaftlichem Gebiet, um einen „reibungslosen“ Verkehr auf weite Strecken über verschiedene Bahnen zu ermöglichen; denn, wenn auch die gleiche Spurweite gewisse Normen im Bau der Lokomotiven und Wagen bedingte, in vielen Einzelheiten wichen die Fahrzeuge der einzelnen Bahnen stark voneinander ab. Spurweite und Profil, Achsdruck und Geschwindigkeit, Oberbau und Bremsweg, Signalanlagen und Betriebsordnung, Tarife und Beförderungsbedingungen: sie alle mußten aufeinander abgestimmt sein, wenn ein durchlaufender Europaverkehr ermöglicht werden sollte. Diese ungeheure Arbeit hat in der Hauptsache der 1846 gegründete „Verband der preußischen Eisenbahnen“ geleistet, der bereits ein Jahr nach seiner Gründung alle deutschen Eisenbahnen umfaßte. Bei Ausbruch des Weltkrieges umschloß er 92 Verwaltungen mit einer Betriebslänge von insgesamt 113 000 Kilometern, und bis zum Jahre 1932 waren fast alle Bahnen Europas in diesem „Verein mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen“ zusammengeschlossen. Schon vor einem Jahrzehnt schien es ganz selbstverständlich, daß man etwa auf den Bahnhöfen Berlins Wagen begegnete aus Oslo und Rom, aus Paris und aus Belgrad, aus Athen und Stockholm, aus Brüssel und Budapest, aus Kopenhagen und Istanbul. Nur London und Moskau, diese Namen hätte man auf den Wagenschildern vergeblich gesucht. Denn England, dessen Bahnen noch heute privater Besitz sind, hat sich — wie vor einem Jahrhundert die deutschen Kleinstaaten — stets gegen einen Anschluß an den europäischen Eisenbahnverkehr gewehrt und auf seiner „splendid isolation“ beharrt: es hat sich weder auf einen Fährverkehr über den Kanal eingelassen, noch je den Verkehr unter dem Kanal hindurch zugelassen; alle Pläne und Projekte für einen „Kanaltunnel“ wurden sabotiert. Und Rußland?

Rußland hat nicht nur jene Straße bei Tarnopol einen Stumpf bleiben lassen; es hat auch den stählernen Straßen des neuen Jahrhunderts den Eintritt in sein Gebiet verwehrt. Als es im Jahre 1850 seine erste Eisenbahn eröffnete, war das englische Lokomotivmonopol längst gebrochen; so schaffte es sich seine eigene Spurweite, baute größere Lokomotiven, geräumigere Wagen, verbreiterte seine Gleise gegen die Regelspur um 89 mm, unbekümmert, daß es dadurch den „Anschluß“ an Europa unmöglich machte. Denn als sich die Eisenbahnen Europas ein länder- und völkerverbindendes Verkehrsnetz geschaffen hatten, mußten an den Grenzen Rußlands überall Umladebahnhöfe errichtet werden, weil die Personen- und Güterwagen, die durch ganz Europa rollten, die russischen Gleise nicht benutzen konnten. Nur ein paar internationale Luxuszüge verfügten über Durchgangswagen, deren Räder auf der Achse verstellbar waren, so daß sie von der Regel- auf die russische Breitspur umgesetzt werden konnten. Aber auch diese Umstellung dauerte stets mehrere Stunden.

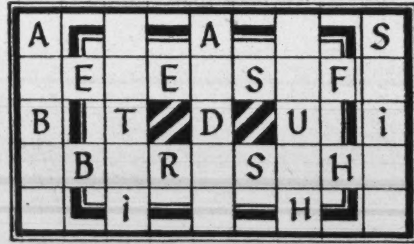
Sowjetrußland schloß sich noch schärfer gegen den Westen ab als das zaristische Reich. Heute wissen wir, was hinter diesem Vorhang vor sich ging. Als es dann im Juni 1941 galt, ein Millionenheer in siegreichem Vormarsch und heldenmütiger Abwehr zu versorgen, da durfte nicht eine Minute kostbarer Zeit, nicht ein Bruchteil menschlicher Arbeitskraft mit Umladungen vergeudet werden; da mußten der Eisenbahn, dem schnellsten und zuverlässigsten Verkehrsmittel für Massengüter und Menschenmassen, neue Wege in die Weite des Ostens gebahnt werden. Da begann die Zyklopenarbeit des „Umspurens“. Es scheint ganz leicht und einfach: eine der beiden Schienen wird von den Schwellen gelöst, um 89 mm nach innen gerückt, von neuem auf die Schwelle genagelt. Aus der Breitspur ist eine Regelspur geworden, und die Züge der deutschen Reichsbahn rollen tausend Kilometer weiter nach Osten. Aber auf einem einzigen Kilometer Bahnstrecke liegen ungefähr 1400 Schwellen; das sind mindestens rund 3000 Nägel, die gelöst und wieder genagelt werden müssen; dazu kommen an jedem „Schienenstoß“ — wo die eine Schiene an die nächste stößt — mindestens acht Schrauben und Muttern, die gelockert und wieder festgezogen werden wollen, also rund 800 Schrauben auf den Kilometer! Wenn der östliche Winter die Gleise unter Schneemassen begrub, die Schienen mit einer Eiskruste glasierte, wenn Nägel und Schrauben unverrückbar festfroren, jedes Werkzeug am vereisten Stahl rutschte und glitt, wenn die Hände verklammten, steif wurden und unbeweglich, dann wurde das Umspuren ein zäher und verbissener Kampf um jeden Meter, jeden Schienenstoß, jede Schwelle und jede Schraube.

Straßen frei für den Kraftfahrer!

Als vor Jahrtausenden das Rad erfunden war, da beeilte man sich, ihm seinen eigenen Weg zu schaffen, und die folgenden Jahrhunderte bauten den

UNSERE KNOBELECKE

Kreuzgitter



In die freien Felder der Figur sind Buchstaben einzusetzen, so daß ein Gitterwerk sich kreuzender Wörter entsteht. Die Erklärungen der Wörter sind unabhängig von Richtung und Reihenfolge in der Figur angegeben. Die bereits eingetragenen Buchstaben dienen zur Kontrolle.
Südamerikanisches Gebirge — poetische Bezeichnung für Wein — Zwiebelgewächs — Berg im Böhmerwald — Laubbaum — Kloster — Zuchttier.

Silbenrätsel

an — ar — bar — bei — chas — da — die — eu — gen — heu — kan — lo — man — me — nach — ne — pe — recht — rin — rin — sal — sas — scho — sis — tan — ter — tu — ut — vis — wa.
Aus den vorstehenden Silben sind 12 Wörter zu bilden, deren erste und vierte Buchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort Leonardo da Vincis ergeben.

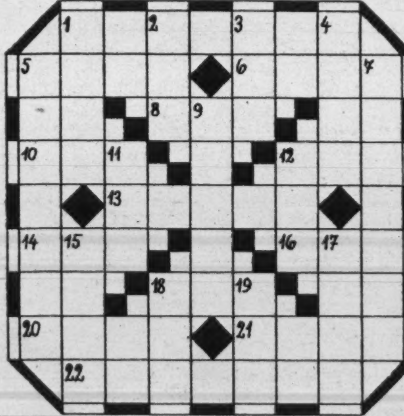
Bedeutung der einzelnen Wörter: 1. Kleiner Heringsfisch, 2. Anwohner, 3. Singweise, 4. Stadt in Holland, 5. Nadelbaum, 6. ehemaliger hoher chinesischer Beamter, 7. Staat der USA, 8. Teil des Kraftwagens, 9. landwirtschaftliches Gefährt, 10. Muse, 11. oberitalienische Stadt, 12. Heilkraut.

Silbenrätsel

Aus den Silben: a — ad — bran — burg — chif — de — del — den — di — dis — e — e — e — eydt — fon — ge — gen — ger — go — in — in — kan — kas — kau — kin — let — mei — mi — mie — na — nin — pi — pi — ra — ral — ri — rich — ro — schlit — se — skop — spar — ster — stinkt — ten — to — ven — wehr — wi — sind 17 Wörter zu bilden, deren erste und vierte Buchstaben, von oben nach unten gelesen, einen Ausspruch von Adolf Hitler ergeben. (ch = ein Buchstabe.)

Bedeutung der Wörter: 1. nordgermanische Seefahrer, 2. männlicher Vorname, 3. Wintersportgerät, 4. Geldinstitut, 5. Fluß in Ostpreußen, 6. feines Gewebe, 7. Rang bei der Kriegsmarine, 8. Stadt in Thüringen, 9. Zuckerkristall, 10. Stadt in Oberitalien, 11. innerer Trieb, 12. Bildwerfer, 13. Waffe, 14. Stadt an der Havel, 15. Stadt in Ostpreußen, 16. Oper von Verdi, 17. häufiges Auftreten einer ansteckenden Krankheit.

Kreuzworträtsel



Waagerecht: 1. Hüterin des Gesetzes, 5. Natriumverbindung, 6. Stadt in Westfalen, 8. Nebenfluß der Weichsel, 10. griechischer Buchstabe, 12. flüssiges Fett, 13. nordfriesische Insel, 14. nordische Münze, 16. Kalif, 18. Sinnesorgan, 20. Kälteschutz der Tiere, 21. Planet, 22. Dichtungsform. — Senkrecht: 1. Dichter, 2. Kuhmagen, 3. Wehrmachteinheit, 4. weiblicher Vorname, 5. Raubfisch, 7. Geldaufnahme, 9. Teil der Uhr, 11. Raubvogel, 12. Kosewort, 15. Nebenfluß der Elbe, 17. Schubfach, 18. Schwanzlurch, 19. Hirschart.

Rösselsprung



WER HAT'S GERATEN?

Auflösungen aus der vorigen Folge

Silbenrätsel: 1. Dahlie, 2. Eiger, 3. Isolde, 4. Nördlingen, 5. Vase, 6. Aulos, 7. Trappe, 8. Elfe, 9. Reuter, 10. Landsberg, 11. Angriff, 12. Nation, 13. Düsseldorf, 14. Darmstadt, 15. Auster, 16. Regensburg, 17. Flaming. — „Dein Vaterland darf jedes Opfer fordern!“

Kreuzworträtsel. Waagerecht: 1. Samt, 5. Arm, 7. Hut, 8. Niet, 9. Sofa, 10. Totem, 12. Ufenau, 14. Ration, 18. Lager, 21. Erde, 22. Ware, 23. nie, 24. SOS!, 25. Star. — Senkrecht: 1. Satan, 2. Mantua, 3. Trio, 4. Kufe, 6. Met, 7. Hof, 9. Suhl, 11. Mine, 13. Arrest, 15. Tenor, 16. Iris, 17. Ode, 19. Gas, 20. Eros.

Silbenrätsel: Das Jahr hat ein weites Maul und großen Magen. — 1. Dürkheim, 2. Alpaka, 3. Straßenbau, 4. Jaroslawl, 5. Ackerbau, 6. Hohenstaufen, 7. Rollfeld, 8. Henning, 9. Abitur, 10. Terrazzo, 11. Epos, 12. Igelkaktus, 13. Normanne, 14. Weddigen, 15. Eiffelturm, 16. Iduna, 17. Tarnung, 18. Erdkunde, 19. Steuermann.

Bohlenweg aus bis zu den festen und kühnen „Römerstraßen", die Handelsstraßen des Mittelalters bezwangen Alpenpässe und setzten über reißende Ströme, um ihre schwer und kostbar beladenen Fuhrwerke und flinken Reisewagen möglichst schnell und sicher durch Europa zu bringen. Als man die Eisenbahn „erfand", zögerte man keinen Augenblick, dem neuen Verkehrsmittel auch einen neuen Weg zu geben: das eisen-gegossene glatte Gleis. Als jedoch das erste Automobil von Mannheim nach Heidelberg brauste, prustend und knallend Staubwolken hinter sich her schleppend, da schimpfte man und tobte und ballte die Fäuste. Da ließen die Dörfer und kleinen Städte ihr Kopfsteinpflaster verrotten und verkommen, damit die „Stinkwagen" ihre Geschwindigkeit zum Schneckentempo verringern mußten; da streuten Böswillig-Rückständige Nägel hin und Scherben, um schadenfroh den Knall eines platzenden Pneus zu vernehmen. Da lebten manche Reifenflicker, Motorschlosser und Achsenschweißer von dieser modernen Form des „Straßenraubes" wie einst die Kleinstaaten vom künstlich herbeigeführten „Fremdenverkehr"; da brachten es Bauern zu Wohlstand, die irgendwo an einer abschüssigen Straße, an einem morastigen Chausseestück oder besonders grundlosen Sommerweg auf die Autler lauerten, die ohne ihre Vorspanndienste nicht weiterkamen.

Mehr als drei Jahrzehnte hat es gedauert, bis die Erkenntnis sich durchgesetzt hatte, daß das neue Schnellverkehrsmittel seine Vorzüge nur erweisen könnte, wenn es seine Kraft hemmungslos ausnutzte, seine Geschwindigkeit schrankenlos anwendete. Um das Jahr 1910 wurde dieser Gedanke zum erstenmal zögernd in die Tat umgesetzt; da wurde in Berlin die Avus eröffnet, die „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße"; sie war noch nicht zehn Kilometer lang und — genau wie die erste Eisenbahn — ein Privatunternehmen. Erst über zwei Jahrzehnte später wurde der Bau einer wirklichen Kraftwagen-Schnellstrecke begonnen, tat der Führer den ersten Spatenstich zur ersten Reichsautobahn. Adolf Hitler, der während der Kampfzeit ganz Deutschland im Kraftwagen bereiste, der längst die Sinnlosigkeit erkannt hatte, Fußgänger und Kompressorwagen, Bauernfuhrwerke und Lastzüge nebeneinander auf die gleiche Straße zu zwingen: Adolf Hitler verkündete am 1. Mai 1933 seinen Plan eines Reichsautobahnnetzes.

„Das Deutsche Reich ist mit der ersten Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth gegründet worden!" hat Wilhelm Raabe einmal geschrieben, man könnte diesen Ausspruch auf die jüngste Vergangenheit abwandeln und behaupten: das Großdeutsche Reich ist mit der Autobahn München—Salzburg gegründet worden.

Durch den Äther!

Wenn man heute, nach einem Vierteljahrhundert, wieder von Wien nach Kiew flöge, man würde den Straßenstumpf bei Tarnopol vergeblich auf der Erde suchen. Und die Züge, die nach Osten rollen an die Front, sie kennen keine Grenze mehr zwischen Regel- und Breitspur. Straßen, Gleise und Autobahnen: sie sind im Begriff, sich ganz Europa zu erobern, ein Netz über den Kontinent zu werfen, daß es sich seiner Einheit und Gemeinsamkeit bewußt werde.

Vielleicht könnte man sagen: der Gedanke eines einigen Europa wurde geboren, als die erste Flugverkehrslinie eröffnet wurde! Denn auch das Flugzeug braucht eine „Straße", die gebaut und gepflegt sein will, gefördert und gesichert vom guten Willen ihrer „Anwohner". Auch die „Straße durch die Luft" hat ihre Kurven und Steigungen, ihre Hindernisse und Gefahrenpunkte, und sie sind um so ernster, als sie dem unbewaffneten Auge meistens nicht sichtbar sind: da gibt es Luftwirbel und Tiefdruckgebiete, Hochgebirge und Nebelmeere, und nur eine gründliche „Bodenorganisation" vermag den Verkehr auf dieser „Luftstraße" zu sichern und zu regeln. Flugplätze und Notlandeplätze, Peilstationen und Wetterdienststellen, Streckenleuchttürme und Landefeuer, Tankstellen und Bodenpersonal: das alles muß zusammenwirken, das Verkehrsflugzeug schnell und sicher auf seiner Straße zu geleiten, zu lenken, zu sichern.

Neben den Land- und den Wasserstraßen, den Eisen- und den Autobahnen wird es eines Tages das „Luftstraßennetz" sein, das Europa zusammenhält. Alle diese Straßen aber sind wie die Adern in einem Körper, die seine Organe mit Blut und Kraft versorgen, daß er stark werde, krisenfest und jedem Angriff gewachsen. *Hans Nirwan*

DER FÜHRER VERLIEH DIE SCHWERTER ZUM EICHENLAUB



Major Waldemar von Gazen genannt von Gaza,

Führer eines Panzer-Grenadier-Regiments, als 38. Soldaten der deutschen Wehrmacht

DAS EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ



Hauptmann Rolf Rocholl †,
Bataillonsführer in einem Grenadier-Regiment, als 287. Soldaten der deutschen Wehrmacht



General der Infanterie Hans Zorn †,
Kommd. General eines Panzer-Korps, als 291. Soldaten der deutschen Wehrmacht



Generalleutnant Horst Grossmann,
Kommandeur einer Infanterie-Division, als 292. Soldaten der deutschen Wehrmacht



General der Panzertruppen Joachim Lemelsen,
Kommandierender General einer Panzer-Korps, als 294. Soldaten der deutschen Wehrmacht



General der Infanterie Erich Jaschke,
Kommandierender General eines Armeekorps, als 295. Soldaten der deutschen Wehrmacht



Generalleutnant Friedrich Hossbach,
Kommandeur einer Infanterie-Division, als 298. Soldaten der deutschen Wehrmacht



Generalleutnant Siegfried Thomaschki,
Kommandeur einer Infanterie-Division, als 299. Soldaten der deutschen Wehrmacht



Oberst d. R. Dr. Walter Lange,
Kommandeur eines Grenadier-Regiments, als 300. Soldaten der deutschen Wehrmacht



Oberst Günther Pape,
Kommandeur eines Panzer-Grenadier-Regiments, als 301. Soldaten der deutschen Wehrmacht



Major Theodor Tolsdorff,
Bataillonskommandeur in einem Füsilier-Regiment, als 302. Soldaten der deutschen Wehrmacht



Generalleutnant Ulrich Kleemann,
Kommandeur einer Sturm-Division, als 304. Soldaten der deutschen Wehrmacht



Oberst Alfred Reinhardt,
Kommandeur eines Grenadier-Regiments, als 306. Soldaten der deutschen Wehrmacht



FILMNACHWUCHS, DER EUCH GEFÄLLT (I)

Ingrid Lutz

Heinz Rühmann hat die junge Tänzerin des Deutschen Opernhauses für den Film entdeckt. Im Film selbst ist sie aber längst vielen von euch als neues Gesicht aufgefallen, obwohl sie bisher nur kleine Rollen spielte („Ich vertraue Dir meine Frau an", „Geliebter Schatz"). Wenn ihr sie aber erst in „Junge Herzen", in ihrer ersten Hauptrolle, seht, wird sie sicher noch mehr Feldpostbriefe bekommen. Denn darin ist sie so recht nach Landser Art: immer vergnügt, auch wenn es mal schiefgeht, leicht und tänzerisch beschwingt, von einer bezaubernden Natürlichkeit, kurz: ein Mädel mit dem Herz auf dem rechten Fleck.

(„Unser Heer" stellt euch von nun an fortlaufend die „Jüngsten vom Film" im Bilde vor)

Marie UND IHRE Liebhaber

VON JOSEF MARTIN BAUER

Maries erster Liebhaber war Peter, der Vagabund. Er kam, während das halbwüchsige Mädchen Marie die Kühe hütete, wie ein wildlaufendes Pferd aus dem nahen Unterholz, er stutzte ein wenig, als er in der Talmulde einen Menschen sah, dann besann er sich jäh und ging auf das Hütemädchen zu. Marie hatte eben die tönerne Schüssel mit dem Brot und den nur noch halbwarmen Kartoffeln aus dem Tragtuch gebunden, um zu essen, weil es drei Uhr war, die Zeit zum Essen für jeden ordentlichen Bauernmenschen. Da kam Peter, der Vagabund, wie ein Wilder aus dem Holz, die Hosenbeine zerrissen, die Arme blank, die Hemdbrust offen und die Haare wild verstähnt. Und er schaute nur kurz und gierig auf die Schüssel hin, bis auch sein Entschluß schon gefaßt war. „Sind sie noch warm?" fragte er und meinte die Kartoffeln damit. Und Marie, die rothaarige Marie, sagte kindlich „Ja".

Da setzte sich Peter eng neben Marie nieder, nahm die irdene Schüssel ganz aus dem Tuch und begann, als wäre er allein, Brot und Kartoffeln aufzuessen. Marie war so erstaunt über die Selbstverständlichkeit, mit der Peter ihre Mahlzeit aufaß, daß sie kein Wort des Widerspruches herausbrachte. Dann stand er auf, schaute Marie an, schaute seine zerrissenen Hosenbeine an und fragte zum zweiten Male etwas: „Hast du Faden dabei?"

Nein. Woher sollte Marie Faden haben, wenn sie beim Kühehüten war? Eine dicke Nadel hätte sie und Wolle hatte sie, und mit beiden zusammen besserte sie neben dem Kühehüten her etliche Paar Strümpfe aus. Sie nahm Strickwolle und die dicke Nadel und begann, Peters zerfetzte Hosenbeine zu flicken. Peters nicht sehr sauberes Knie gab die Unterlage, in die das Hütemädchen, weil es nicht ganz ruhig war bei so ungewohnter Arbeit, mehr als einmal so tief stach, daß auch etwas von der hornigen Haut mit in die Hosenlängen vernäht wurde. Der Vagabund aber rührte sich nicht, wenn Marie zu tief stach. Er lachte, als er den neuen Staat besah.

Anstatt jedoch dem Mädchen Dank zu sagen für die freundliche Hilfeleistung und die bescheidene Mahlzeit, nahm der Vagabund den Arm um Mariens Nacken und rotgeringeltes Haar und küßte die erschrockene, unerfahrene Marie, wie noch niemand sie geküßt hatte und wie es wohl auch unrecht war. Unter dem festen Zugriff des jungen, liederlichen Mannes vergaß Marie das Wehren und nahm schließlich mit einem Lächeln voll Geduld diese Dankerstattung hin.

„Ich heiße Peter", sagte der Vagabund noch, dann ging er in den Wald zurück, ohne sich auch nur einmal noch umzusehen.

Marie, die des jungen Mannes Hosenlängen geflickt und ihm ihre Mahlzeit überlassen hatte, war jung, gutmütig und einfältig. In dieser gutmütigen Einfalt erzählte sie daheim, was sie erlebt hatte. Sie sagte schüchtern etwas von Liebe, aber die Mutter sagte ihr, daß sie schlecht daß sie ein gänzlich verdorbenes Mädchen sei. Das nun begriff Marie nicht, wenngleich es sich bald in der Gegend herumsprach, daß die rothaarige Marie ein leichtes Ding sei und für jede billige Torheit, die man Liebe nennt, zu haben war.

Sehr jung war Marie noch. So jung war sie noch, daß sie nicht begriff, was die Männer von ihr wollten, wenn sie ihre bloßen Arme zudringlich streichelten und von ihrem roten Haar sagten, daß es schön sei. Die Liebe stellte sie sich so vor, daß einer frech und unbekümmert aus dem Wald kommen mußte, unbekümmert wie ein wildlaufendes Pferd.

Wenn aber aus der Gegend einer zu ihr k m und sich vor ihr auf den Wiedstock setzte, um zu plaudern und seine Werbung anzubringen, dann wußte Marie nicht, was sie mit so einem anfangen sollte. So ein Werben verstand sie nicht, und sie fand es nur töricht, wenn einer ihr sagte, daß er sie lieb habe, und doch nicht den Mut hatte, sie in die Arme zu nehmen. Sie konnte dann weit und fern ins Leere schauen, als wäre sie ganz allein und als bekümmere sie das alles nicht, was einer ihr mit vielen Worten sagte. Es klang so töricht, wenn einer von der Liebe redete, weil Marie doch nicht wußte, daß es so etwas wie die Liebe eigentlich gab in dieser sonderbaren Gestalt. Was sie für die Liebe hielt, das war etwas ganz anderes, das kam wie ein Märchen aus dem Wald und verlor sich dort wieder. In ihr aber blieb dann etwas zurück, was nicht Angst war und doch zitterte, was nicht Sehnsucht war und doch mit brennenden Augen Ausschau hielt, was ganz fremd war und doch von da an jede Regung in ihrem jungen Körper bestimmte.

Diese junge rothaarige Marie in all ihrer Einfalt ließ den Nachbarsknecht an ihr Fenster kommen und plauderte mit ihm, wobei sie von anderem und der Knecht von Liebe sprach. Wenn der kecke Knecht dann Einlaß begehrte, sagte sie wohl verwirrt, das sei nicht klug und sei der Mutter nicht recht, aber sie machte das Fenster auf und ließ den Knecht neben sich auf der Bettkante niedersitzen, wobei sie beide ihre Hände auf die Knie legten und beide nicht wußten, was sie sagen sollten. Denn der Knecht begriff vor so viel selbstsicherer Unsicherheit, daß er diese einfältige Rothaarige nicht küssen und lieben konnte wie irgendein Bauernmädchen, denn Marie erschrak nicht, wenn er ihr Knie berührte, sie

zuckte nicht zusammen wie eine, die sich der liebenden Zudringlichkeit erwehren möchte, sondern blieb leblos, scheu, kindlich, und hatte in allem höchstens um das Frieren Angst, wenn ihr Knie nicht mehr bedeckt wurde von dem langen leinenen Hemd. Das war so wunderlich in der kalten Nacht, daß der Knecht nach einer Weile wieder ging, weil Marie ein Kind war und sonst gar nichts.

Draußen freilich, wo es den hellen, nüchternen Tag gab, erzählte der Knecht dann, er sei bei der Marie in der Kammer gewesen, damit die anderen es anders verstehen sollten.

Mehr Burschen, mehr Männer kamen in der Zeit dann zu Marie, weil Marie recht hübsch war in ihrer Einfalt und vielleicht auch einem zweiten, dritten den Weg in ihre Kammer nicht versperrte. Sie kamen zu ihr und begehrten Einlaß und durften sich neben Marie auf das Bett setzen. Sie sahen mit sonderbarem Staunen, wie Marie ihnen gar nichts wehrte und doch so leicht und sorgsam das leinene Hemd eng um den Körper nahm, daß keiner auch nur wagte, die roten Haare im Nacken zu küssen. Leise sprach Marie vom Tag, vom Wetter und von der Ernte, sie lachte um alles, was eines Lachens wert war, und kannte doch jenes Lachen der Abwehr nicht, das jeder Mann als Zugeständnis nehmen darf. Wenn sie dieses lachenden Plauderns müde war, bat sie den Mann, nun wieder zu gehen, denn morgen sei wieder ein Tag der Arbeit. Und kein Mann wagte es, dieser kindlichen Aufforderung zu widerstehen. Draußen aber zählte man sich bald an den Fingern Maries Liebhaber auf, und als die Finger einer Hand nicht mehr reichten, nahm man die zweite Hand dazu. Als Maries Mutter im Gerede davon erfuhr und die Liebestorheiten ihrer Tochter nicht einmal mehr an zwei Händen abzählen konnte, machte sie allem ein Ende und jagte Marie fort aus dem Hof, nicht ohne ihr vorher noch alle Schande vorgehalten zu haben.

Wenn das also die Liebe war und wenn die Welt für diese ärmliche Freude auch noch strafen zu dürfen glaubte, dann konnte Marie daran nichts verlieren und durfte ohne Reue den Platz verlassen.

Sie nahm ihr Bündel auf und ging davon. Ohne zu wissen warum, ging sie den Hohlweg hinauf, wo sie sonst zur Herbstzeit die Kühe ausgetrieben hatte, und fand sich erst wieder zurecht, als sie auf der Wiese stand. Wenn jetzt Peter wieder kommen würde, dann wollte sie gern mit ihm gehen.

Peter aber kam nicht, solange auch Marie wartete, und über ihrem Warten wurde es Nacht, so daß Marie weitergehen mußte, wenn sie nicht in der Nachtkühle ohne Herberge elend frieren wollte. Sie kam auf die Straße hinaus jenseits des Waldes und begegnete dort einem bäuerlichen Fuhrwerk, das von der Mühle zu kommen schien, denn es war mit Mehlsäcken beladen. Marie lugte unter dem Kopftuch hervor in das Gesicht des Mannes auf dem Fuhrwerk, und sie erschrak dann heftig, als der Bauer im Vorüberfahren mit beiden Händen nach ihr faßte und sie auf den Wagen hob. Der Platz neben den Säcken war eng, und Marie mußte fast auf den Knien des Mannes sitzen, der schweigsam die Zügel führte und den anderen Arm immer fester um Marie schlang.

Zuerst faßte er wie spielend nach ihren roten Haaren, dann hob er ihr Kinn mit seiner schweren Hand hoch und küßte sie, dann umschlang er ihren Körper so heftig mit der einen Hand, daß sie glaubte, er werde ihr alle Rippen zerbrechen.

Und dann hielten die Pferde, nachdem sie lange schon lässig gegangen waren, mitten auf dem Weg an, weil niemand sie mehr trieb zum Gehen. Denn der Bauer tat, wie der Vagabund Peter getan hatte.

Im Weiterfahren dann fragte der Bauer so beiläufig, wie seine Mitfahrerin heiße, und als sie ihren Namen gesagt hatte, meinte er so nebenhin, daß sie wohl seine Bäuerin werden könne, wenn sie nur möchte. Denn ihn freute es, daß ihm solch ein unberührtes Kind auf der nächtlichen Fahrt zugefallen war wie ein Geschenk, das man behüten muß, während Marie bei dieser Frage sich vornahm, nun lieber alle unerlaubte Liebe gleich zu beichten, ehe der Mann auf anderem Wege davon erfuhr.

Und sie verstand dann nicht, warum der Mann so zufrieden lachte nach ihrem kindlichen Erzählen, und daß er so siebendeutig sich vernehmen ließ, daß ihre Liebe doch jetzt erst beginnen werde. Er staubte dabei das Mehl aus Maries rotem Haar und lachte und gab den Pferden ein gutes Wort, damit sie eiliger gingen.



Parole: KLV

MIT DER KINDERLANDVERSCHICKUNG INS KINDERPARADIES

Der große Augenblick ist da: Mit Sack und Pack und mit einem Köpfchen voll phantastischer Erwartungen geht es mit Mutti zum Bahnhof

„Meinen ollen Vogel soll ich hier lassen" — sagt Fräulein Gerda — „und die weißen Mäuse auch, und die Mizzi und den Laubfrosch — Viecher gäbe es genug auf dem Lande!"

„Ätschi, bätsch, Hilde, gelogen! Die Eier sind im Hühnerbauch noch nicht gestempelt, ich hab's gesehen! —" „Klar, Mensch, Fritz, was soll ich in der dämlichen Stadt. ich gründe hier 'ne große Farm, mit riesigen Büffelherden und feurigen Mustangs! Im Winter überdachte Weiden mit richtiger Glashausheizung! — Das hier is ja alles veraltet"

„Karl wollte mir auf die Schippe nehmen, Herr Lehrer, er hat gesagt, wenn man meinen dicken Hintern ansieht, dann läuft man mit den Koffern schnell in den Keller, weil man meint, es ist Vollmond und die Flieger kommen"

Geschichte von den Ratten

BREMISCHE ANEKDOTE VON KARL LERBS

„Ratten", sagte Käpt'n Sehlbrede, „die haben en sehr umfangreiches Familjenleben. un da kömmt denn dscha auch was bei raus. Auf'r ‚Anna Elisabeth' fing es auch mit ganz wenige an, un wir schlugen da nich so auf zu; mit'n mal aber war reineweg kein Halten mehr, un das krimmelte un wimmelte von Ratten dscheden Alters, un allens, was'n dagegen unternahm, das machten sie vermöge ihrer Bevölkerungspolitik zuschannen. Unser Alter, Hemman Horstmann, sah all ganz alt und griesegrau aus vor Kummer un Ärgernis.

Nu traf es sich, daß wir auf'r Heimreise in Grimsby neben 'ne englische Bark zu liegen kamen. die 'ne Ladung dänischen Speck an Bord hatte. Wie ich nu mal abends so an Deck rumsteh un frische Luft schnapp un mich das Spielwerks mit die Ratten ankuck. da seh ich, daß sie alle mit 'nanner, nach Familjen geordnet, anne Reling stehen un nach dem Engelsmann rüberpeilen, weil daß die Brise den Geruch von dem Speck rüberwehte. Bei uns gab es so was dscha nich, un sie sahen ganz jieperig un traurig aus, un ich fing an nachzudenken, und denn wußte ich dscha auch, wie uns allen geholfen werden konnte.

‚Hemmann', sag ich außerdienstlich zum Alten, ‚tröste dir. Morgen früh is keine labennige Ratte mehr an Bord. Du mußt mir bloß gewähren lassen un darfst da nix von ab wissen.'

‚Krischan', sagt er, ‚wenn du nich verrückt un nich duhn büst, un wenn du das feddigbringst, denn weiß ich da nix von ab un will dir von dschetz ab wie meinen leiblichen Bruder halten.'

No, ich ging denn dscha im Dunkeln bei und legte nach dem Engelsmann 'ne Planke rüber, un wie das die Ratten merkten, daß sie nu en Gängweh hatten, da krimmelten un wimmelten sie alle in Plänkaschär dahin, wo der Speck war; un im Morgengrauen zog ich die Planke wieder ein un pfiff mich eins un ging zu Koje.

Kuck, so is das gekommen, daß wir beim Auslaufen keine einzige Ratte mehr hatten, un Hemmann Horstmann hielt mich mit Freudentränen wie seinen leiblichen Bruder, un wir riefen Srie Tschiers nach dem Engelsmann rüber, un was sie drüben gesagt haben, das hörten wir dscha leider nicht, aber ich hab dscha soviel internatschenale Büldung, daß ich es mich wohl denken kann."

Verlagsleiter: Maximilian Künzner (im Wehrdienst), i. V.: Georg Macknow, Berlin, Hauptschriftleiter: Heinz Mentzel (im Felde), Stellvertreter: Fred-Erich Uetrecht, Berlin. Verlag: „Die Wehrmacht" K.-G., Berlin SW 68, Schützenstraße 18-25. Fernruf: 174721, Postscheckkonto Berlin Nr. 382 / Alleinauslieferung, Anzeigenverwaltung und Druck: Berliner Verlagsanstalt GmbH, Berlin SW 68, Schützenstraße 18-25


Der Frühling läßt die Herzen schlagen,
Der Herbst füllt Scheuer, Korb und Magen —.
So hört man wohl die Dichter sagen,
Wer wird zu widersprechen wagen?
Wer will im Herbst von Liebe singen
Und herbst-zeitlos ein Vivat bringen
Auf die, die noch mit diesen Dingen
In sturmdurchtobten Nächten ringen?
Doch wenn im Wald die Hirsche brüllen
Und prall sich alle Körbe füllen,
Wenn saftgeschwellt der Früchte Hüllen,
Neigt mancher noch zu Herbst-Idyllen.
Was sonnenreif, ist da zum Pflücken.
Greif zu! Und wenn im Näherrücken
Dich Form und Fülle gleich beglücken,
Magst du sie zärtlich an dich drücken!
Drum preist den Herbst mit lautem Schalle.
Im Herbst lockt' Eva einst, die dralle,
Durch reife Frucht zum Sündenfalle
Den Adam — und so machen's alle!
Verse: Kurt Miethe
Foto: Erich Bauer